DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

21 października Nr. 19. Rok 1929.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

170.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 października 1929 r. Nr. I./18258/Bo/29 w sprawie uzupełnienia Regulaminów: Dyrekcji Okręgowych D. O. K. P. i Wydziałów Osobowych D. O. K. P.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr. 57, poz. 447), w Regulaminach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych, Oddziałów D. O. K. P. i Wydziałów Osobowych D. O. K. P. (Dz. U. M. K. z 5 grudnia 1928 r. Nr. 26, poz. 309) wprowadza się następujące zmiany:

A) w Regulaminie D. O. K. P.:

1) W § 20 p. 33 (patrz Dz. Urz. Nr. 16 z 1928 r. poz. 172) po słowach „pracowników kolejowych i kandydatów na" wykreśla się słowa „stanowiska etatowe", w miejsce zaś nich wstawia się słowa „pracowników etatowych oraz pracowników próbnych z wyższem i średniem wykształceniem, elewów, aspirantek i pomocników kancelaryjnych".

2) w § 20 p. 34 po słowach „zatwierdzonych przez Ministra" wstawia się wyrazy „oraz kandydatów na pracowników etatowych",

3) w § 20 p. 44 (patrz Dz. Urz. Nr. 25 z 1928 r. poz. 310) po słowach „pracowników etatowych" wstawia się słowa „oraz kandydatów na pracowników etatowych",

4) w § 26 p. 1 po słowach „pracowników etatowych" w miejsce spójnika „i" umieszcza się przecinek, a bezpośrednio potem następujące słowa: „kandydatów na pracowników etatowych oraz pracowników próbnych z wyższem i średniem wykształceniem, elewów, aspirantek, pracowników kancelaryjnych oraz pracowników".

B) W § 13 Regulaminu Oddziałów D. O. K. P.:

1) W p. „a" po słowach „pracownikom etatowym" wstawia się wyrazy: „kandydatom na pracowników etatowych, pracownikom nieetatowym i kontraktowym",

2) w p. „b" po słowie „udzielanie" wstawia się wyrazy „pracownikom próbnym i czasowym" oraz wykreśla się słowa „nieetatowym pracownikom",

3) p. „e" (patrz Dz. Urz. Nr. 16 z 1928 r. poz. 172) otrzymuje następujące brzmienie: „wnioski w sprawach zaliczenia pracowników nieetatowych i próbnych w poczet kandydatów na pracowników etatowych, wnioski w sprawach posunięć na wyższe stanowiska podległych pracowników etatowych i w sprawach posunięć w płacy innych pracowników",

4) w p. „f" (patrz Dz. Urz. Nr. 25 z 1928 r. poz. 311) wykreśla się końcowe słowa: „pracowników etatowych oraz nieetatowych stałych i próbnych", a w miejsce nich umieszcza się słowa: „innych pracowników",

5) p. „g" (patrz Dz. Urz. Nr. 25 z 1928 r. poz. 311) otrzymuje następujące brzmienie:

„przenoszenie pracowników w granicach podległego Oddziału, z wyjątkiem pracowników etatowych, zaliczonych do IX grupy uposażenia i wyżej, wnioski co do przeniesień tych ostatnich pracowników oraz przeniesień wszystkich pracowników poza terytorjum Oddziału".

C) W § 4 Regulaminu Wydziałów osobowych:

1) w p. 4 w wierszu 4 po słowach „kandydatów" wykreśla się słowa: „na stanowiska etatowe" i umieszcza się wyrazy: „na pracowników etatowych oraz pracowników próbnych", następnie w wierszu 6 po słowie „elewów" wykreśla się spójnik „i" i umieszcza się przecinek, po słowie zaś „aspirantek" dodaje się wyrazy „i pomocników kancelaryjnych",

2) w p. 6 po słowach „pracowników nieetatowych" dodaje się słowa „i próbnych, niewymienionych w poz. 4 zatrudnionych w",

3) w p. 15, w wierszu 3, wykreśla się słowo „nieetatowych", w wierszu 4 po słowach „pracownikom etatowym" wykreśla się spójnik „i" i wstawia się w miejsce niego przecinek oraz słowa „kandydatom na pracowników etatowych i pracownikom", wreszcie w wierszu 7 po słowach „pracowników etatowych" umieszcza się wyrazy „i kandydatów na pracowników etatowych",

4) w p. 16 po słowach „pracownikach etatowych" wstawia się słowa „i kandydatach na pracowników etatowych",

5) w p. 23 w wierszu 6 po słowie „kandydatów" wykreśla się słowa „na stanowiska etatowe" i umieszcza się wyrazy „na pracowników etatowych oraz pracowników próbnych", w wierszu 7 po słowie „elewów" wykreśla się spójnik „i" i umieszcza się przecinek, w wierszu 8 po słowie „aspirantek" dodaje się wyrazy „i pomocników kancelaryjnych", wreszcie w wierszu 9 po słowach „pracowników nieetatowych" wykreśla się słowo „stałych",

6) p . 24 otrzymuje następujące brzmienie: „uzgadnianie konkretnych spraw zaliczeń pracowników próbnych w poczet kandydatów na pracowników etatowych lub w poczet pracowników nieetatowych",

7) w p. 28 po słowach „pracownikom etatowym" wstawia się wyrazy: „i kandydatom na pracowników etatowych",

8) p. 33 otrzymuje następujące brzmienie: „przeprowadzanie mianowań kandydatów na pracowników etatowych pracownikami etatowymi, prowadzenie list starszeństwa kandydatów",

9) w p. 34 w wierszu 7 wykreśla się słowo „etatowe",

10) w p. 35 w wierszu 6 po słowach „pracowników etatowych" wstawia się słowa „i kandydatów na pracowników etatowych" oraz wykreśla się na końcu pozycji słowa: „do innych zajęć (kategoryj płac)",

11) w p. 36 w wierszu 13 po słowach „pracowników etatowych" umieszcza się wyrazy: „i kandydatów na pracowników etatowych" w wierszu zaś przedostatnim po słowie „nieetatowych" dodaje się wyrazy „i próbnych",

12) w p. 39 po słowach „pracownikom etatowym" dodaje się wyrazy: „i kandydatom na pracowników etatowych",

13) w p. 41 w wierszu 6 po słowie „kandydatami" dodaje się wyrazy „na pracowników etatowych i pracowników próbnych", w wierszu 7 po słowie „elewami" wykreśla się spójnik „i" i umieszcza się przecinek, w wierszu 8 po słowie „aspirantkami" dodaje się wyrazy „i pomocnikami kancelaryjnymi", w wierszu 13 po słowie „nieetatowymi" wykreśla się słowo „stałymi", wreszcie na końcu pozycji wykreśla się przecinek i dodaje się słowa „i kandydatów na pracowników etatowych",

14) w p. 43 na końcu wykreśla się przecinek i dodaje się wyrazy: „i kandydatów na pracowników etatowych",

15) w p. 55 na końcu wykreśla się kropkę i umieszcza się słowa: „i kandydatom na pracowników etatowych".

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

171.

Zarządzenie Ministra Komunikacji Nr. IV. 13314/12 z dnia 5 października 1929 r. o opóźnieniach pociągów.

Punktualny bieg pociągów jest jednym z pierwszych warunków bezpieczeństwa i ekonomji ruchu, a bieg pociągów pasażerskich ponadto zewnętrznym wyrazem sprawności kolei wobec publiczności i zagranicy. Wszelkie usterki w tym względzie, jako odczuwane dotkliwie przez publiczność, dają powód do uzasadnionej, często ostrej krytyki i podkopują zaufanie do Zarządu Kolejowego.

Do wzmagającej się liczby i rozmiarów opóźnień przyczyniają się usterki w wykonywaniu służby ruchu, trakcji i drogowej. Ponadto służbę ruchu i trakcji obciąża stwierdzenie faktu, że raz powstałe, nieuniknione spóźnienia nie bywają wyrabiane przez zmniejszenie postojów na stacjach i przez skracanie czasów jazdy w granicach dozwolonych. Jak z przytoczonych poniżej najzwyklejszych przyczyn opóźnień pociągów wynika, ubolewania godny stan obecny przypisać należy przedewszystkiem bierności Dyrekcyj i wogóle organów nadzorczych, przejawiającej się szczególnie w braku inicjatywy i w braku dążenia do polepszenia.

Stwierdzam następujące, najczęściej powtarzające się przyczyny opóźnień:

bierność dyżurnych ruchu w odprawianiu pociągów, zwłaszcza spóźnionych, brak opiekowania się drużyn konduktorskich podróżnymi, brak nadzoru ze strony zawiadowców stacyj, brak celowych zarządzeń wobec wzmagającego się wykorzystywania pociągów pasażerskich do przewozu przesyłek ekspresowych, zatrzymywanie pociągów przed stacją, przepełnienie pociągów podróżnymi i bagażem w pewnych okresach i na pewnych linjach wskutek braku we właściwym czasie potrzebnych zarządzeń, niewłaściwa zmiana punktów skrzyżowania pociągów, przekraczanie czasów jazdy przez pociągi towarowe, idące przed pociągiem pasażerskim, lub zdążające z nim do skrzyżowania, psucie się lub niedostateczna sprawność parowozów, użytych do pociągów pasażerskich, niesprawność w dostarczaniu parowozów zastępczych w razie zepsucia się parowozu pociągowego, niepotrzebne przyhamowywanie pociągów w biegu, długotrwające próby hamulca, przed odjazdem ze stacji zmiany parowozu lub składu, zwolnienia jazdy wskutek nadmiernej ilości

ostrzeżeń, powodowanych robotami na szlaku, bierność personelu stacyjnego w przygotowaniu bagażu i przesyłek przed przyjściem pociągu, przetrzymywanie pociągu z powodu naboru wody, brak dostatecznego ciśnienia w wieżach wodnych, niewidoczność sygnałów stałych, zmuszająca maszynistów do zwalniania jazdy.

Jak z powyższego zestawienia widać, Dyrekcje powinny były i mogły usunąć z obowiązku we własnym zakresie przeważną część wymienionych przyczyn. Rzeczywisty stan rzeczy jednak zmusza mnie do wydania następujących zarządzeń, będących równocześnie szczegółowem pouczeniem dla Dyrekcyj:

1) pociągi pasażerskie powinny wychodzić ze stacyj początkowych bezwarunkowo punktualnie. Składy tych pociągów powinny być na czas postawione pod peron, drużyny konduktorskie powinny stawić się do pociągu o przepisanym czasie, a parowozy — być bezwarunkowo na czas postawione i to tak, aby możliwem było bez opóźnienia pociągu dokładne wypróbowanie hamulca zespolonego i usunięcie stwierdzonych braków, a w zimowym okresie — ogrzanie składu w stopniu właściwym.

Polecam przytem przyczynę każdego, choćby tylko minutowego opóźnienia pociągu pasażerskiego ze stacji początkowej, dokładnie badać i w razie danym winnych pociągać bezwzględnie do surowej odpowiedzialności.

2) Kasy osobowe i bagażowe należy na czas otwierać.

3) Przy wyprawianiu pociągów towarowych należy baczyć, aby te pociągi nie tamowały regularnego biegu pociągów pasażerskich.

4) W razie zmiany punktu skrzyżowania pociągów należy badać, czy zmiana była celowo postanowiona, przekonywać się możliwie często o wiadomościach dyżurnych ruchu pod tym względem, w razie okazywanych braków wiadomości zasadniczych — usuwać ich od wykonywania służby dyżurnych, wreszcie pouczać ich przez organa nadzorcze.

5) Wjazdy pociągów do stacyj i służbę manewrową należy tak uregulować, aby jezdnia, przeznaczona dla pociągu pasażerskiego, była we właściwym czasie wolna. Zatrzymywania pociągów pasażerskich przed sygnałami wjazdowemi należy zasadniczo bezwarunkowo unikać.

6) Pociągi pasażerskie powinny się zatrzymywać na stacjach dokładnie w miejscach dla tych pociągów przeznaczonych.

Zasadniczo pociąg pasażerski powinien się na stacji tak zatrzymywać, ażeby środek składu pociągu stawał naprzeciw środka dworca. Wyjątkowo mogą być pociągi inaczej tylko wtedy zatrzymywane, jeżeli położenie peronów, ustawienie żórawi wodnych, lub wzgląd na inne pociągi pasażerskie, równocześnie na stacji się znajdujące, tego wymagają.

7) Bagaż i przesyłki ekspresowe, przeznaczone do załadowania, powinny być jeszcze przed nadejściem pociągu przygotowane w tem miejscu, w którem wagon bagażowy ma się zatrzymać przy uwzględnieniu zasad powyżej wyłuszczonych. Na stacjach początkowych bagaż i przesyłki powinny być dowożone do brankardu w miarę przyjmowania tak, aby na ostatnią chwilę pozostał do dowiezienia tylko bagaż w ostatniej chwili przyjęty.

8) Konduktor bagażowy przy załadowaniu powinien baczyć na celowe sortowanie bagażu w porządku stacyj przeznaczenia, celem umożliwienia wyładowania bez straty czasu. Jeżeli dokładne sortowanie jest niemożliwe przy przyjęciu ze względu na wielką ilość bagażu, lub ze względu na czas odjazdu pociągu, konduktor bagażowy jest obowiązany o ile na to pozwala konstrukcja wagonu dokonać celowego sortowania w czasie jazdy.

9) Konduktorzy powinni się troszczyć o to, aby wsiadanie i wysiadanie podróżnych odbywało się z możliwym pośpiechem. Nie powinni się usuwać od czynnej pomocy, o ile chodzi o kobiety, dzieci i osoby niedołężne i powinni wsiadającym wskazywać wagony, w których są wolne miejsca. Pod tym względem powinni się porozumiewać między sobą i stosownie do tego skierowywać podróżnych.

10) Na stacjach zmiany parowozów, parowozy powinny być bezwarunkowo na czas podstawiane, a drużyny konduktorskie mają na stacjach zmiany oczekiwać na pociąg przed jego nadejściem.

11) Nabieranie wody powinno się uskuteczniać w czasie postoju, przewidzianego w rozkładzie jazdy. Jeżeli drużyna parowozowa nie jest w stanie podczas przepisanego postoju dokonać oględzin i smarowania parowozu z powodu zajmowania się nabieraniem wody, należy, celem zwolnienia jej od ostatniej czynności, zorganizować niezbędną pomoc. W takim razie pracownicy, przeznaczeni do obsługi żórawia, powinni oczekiwać pociągu przy żórawiu.

12) Dyżurni ruchu są odpowiedzialni za wydanie we właściwym czasie celowych zarządzeń, potrzebnych do przyjęcia i szybkiej odprawy pociągów. Ich obowiązkiem jest śledzić bieg każdego pociągu i stosownie do tego ustalać skrzyżowania i wyprzedzania, jakoteż traszczyć się jeszcze przed nadejściem pociągu o to, aby pracownicy, potrzebni do wykonywania czynności przy pociągu, byli na swoich posterunkach przed wjazdem pociągu i aby bagaż i przesyłki, jak również przyrządy, ułatwiające ich ładowanie, były złożone w odpowiedniem miejscu. W razie, jeśli pociąg pasażerski, wiozący pocztę, ma w jechać na inny tor, niż zwykle, lub jeśli wskutek zmienionej sytuacji ma się zatrzymać w miejscu, niewyznaczonem na stałe, dyżurny ruchu powinien zawiadomić o tem organa pocztowe przed nadejściem pociągu i wskazać im miejsce, w którem stanie wagon pocztowy. Podczas postoju pociągu dyżurny ruchu jest obowiązany czuwać nad tem, aby wszystkie czynności odbywały się sprawnie i szybko i były ukończone w czasie postoju, przewidzianego w rozkładzie jazdy. W razie spóźnień dyżurny ruchu jest obowiązany dążyć wszelkiemi dozwolonemi środkami do skrócenia postoju.

13) Maszyniści, powinni się starać nie tylko o dokładne utrzymanie przepisanych rozkładem jazdy czasów jazdy na poszczególnych szlakach, ale także o jak największe skrócenie tych czasów w granicach dozwolonych, jeżeli pociąg jest spóźniony

14) Dyżurni ruchu jak i kierownicy pociągu powinni dawać sygnał do odjazdu tak wcześnie, aby

pociąg ruszył z miejsca rzeczywiście w chwili przepisanej, a w razie spóźnienia — w chwili, gdy czynności zostały zakończone.

15) Dla pokonania wzmożonego ruchu bez naruszenia regularnego biegu pociągu w okresach ogólnie lub szczegółowo wiadomych (Wielkanoc, Zielone Świątki, Boże Narodzenie, koniec i początek nauki szkolnej, wyjazdy na letniska i powrót masowy, odpusty, miejscowe uroczystości i t. p.) powinny Dyrekcje przedewszystkiem zorganizować uzyskiwanie dobrych informacyj przez wejście w porozumienie z powołanemi do tego władzami i instytucjami, wydawać — bez przypominania o tem ze strony Ministerstwa Komunikacji — wszelkie wskazane zarządzenia jak: pomnażanie na dany czas kas biletowych, ustanawianie osobnych kas bagażowych, zorganizowanie większej ilości robotników do załadowania i wyładowania i ilości numerowych, dodawanie pomocniczych konduktorów bagażowych, zwiększanie składów, uruchamianie dodatkowych pociągów, zdwojona staranność o nienaganny stan parowozów i wagonów, ustawiczny i celowo zorganizowany nadzór nad sprawnem wykonywaniem czynności przez organa wykonawcze i t. p.

16) Zawiadowcy stacyj powinni poświęcać uwagę biegowi pociągów i czuwać nad wykonywaniem czynności, związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i punktualności ruchu. Wobec tego polecam Dyrekcjom bezzwłocznie zarządzić, aby zawiadowcy stacyj, niepełniący osobiście służby dyżurnego ruchu, lub ich istotni zastępcy byli, na dowód interesowania się ruchem, bezwarunkowo obecni przy przejeździe pociągów pasażerskich tak zatrzymujących się, jak i przejeżdżających stację bez zatrzymania, w porze dziennej — między godzinami, które każda Dyrekcja wyznaczy, albo ogólnie, albo szczegółowo dla każdej stacji jednak nie później, niż od godziny 8-ej począwszy.

17) Roboty drogowe, wymagające zwolnienia biegu pociągu (wymiana ciągła szyn, wymiana podsypki piaskowej na tłuczeń i t. p.), należy prowadzić według planu zgóry ułożonego, w którym powinny być określone miejsca robót i kolejny termin ich wykonania w taki sposób, aby opóźnienie wywołane zwolnieniem biegu pociągów, mogło być wyrównane do następnego miejsca robót przy stosowaniu zwiększonej szybkości do najwyższej dopuszczalnej granicy. Przytem roboty powinny być, o ile możności,ześrodkowywane. Równoczesne prowadzenie programem przewidzianych robót na sąsiednich szlakach jest zasadniczo niedopuszczalne.

18) Wystawianie sygnałów, nakazujących zmniejszenie szybkości ze względu na roboty, należy stosować ściśle według przepisów, na czas możliwie najkrótszy.

19) Przy wykonywaniu robót należy, z wyjątkiem przypadków nieuniknionych, przestrzegać, aby roboty były z końcem dnia roboczego doprowadzone do stanu, umożliwiającego usunięcie na czas przerwy nocnej i na czas świąteczny sygnałów, nakazujących zwolnienie biegu.

20) Celem położenia tamy spóźnieniom z powodu zepsucia się parowozów bezpośrednio przed oddaniem ich do ruchu, a jeszcze częściej w drodze lub na szlaku, należy wzmocnić nadzór nad wykonywaniem napraw w warsztatach i parowozowniach oraz sprawdzać stale, czy naprawy, zapisywane przez maszynistów parowozowych, są wykonywane należycie.

21) Należy zorganizować zasadniczo jak najszybsze dostarczanie parowozów zastępczych w razie zepsucia się parowozu w pociągu. W tym celu Dyrekcje powinny między innymi opracować dla każdej stacji ścisły plan żądania parowozów zastępczych w obrębie danego oddziału mechanicznego. Dyrekcje zarządzą, aby w razie zepsucia się parowozu pociągu pasażerskiego, stacje, niezależnie od zażądania parowozu zastępczego, prowadziły pociąg pasażerski parowozem od znajdującego się na stacji pociągu towarowego, ze zmniejszoną szybkością, w zależności od typu parowozu towarowego, aż do stacji spotkania się z zażądanym parowozem zastępczym typu właściwego.

22) Celem zapobieżenia spóźnieniom, wynikającym z niesprawności hamulców zespolonych w pociągach i ze zbyt długich prób hamulca na stacjach zmiany parowozu lub składu pociągu, należy wzmocnić w tym względzie nadzór nad parowozowniami i nad rewidentami wagonów, a winnych zaniedbania pociągać bezwzględnie do surowej odpowiedzialności.

Na stacjach, będących siedzibą parowozowni, powinien się stawić przy pociągach pasażerskich, wszystkich lub ważniejszych, odpowiednio do miejscowych warunków, właściwy organ nadzorczy parowozowni, któryby czuwał nad sprawnem i dokładnem wykonywaniem czynności pracowników służby mechanicznej, zajętej przy pociągu.

23) Pozatem jeżeli na stacjach i przystankach perony są za krótkie, i niedostatecznie oświetlone, brak dogodnych dojazdów dla wózków pocztowych i bagażowych do pociągów lub wogóle są niedostateczne urządzenia stacyjne, należy braki bezzwłocznie usunąć lub w razie potrzeby przedstawić Ministerstwu stosowne wnioski.

24) Należy bezzwłocznie sprawdzić widzialność semaforów i tarcz ostrzegawczych tak ze względu na ich barwę, jak i ze względu na istnienie utrudnień miejscowych, jak budynki, drzewa i t. p. i w razie stwierdzonych braków, odświeżyć niezwłocznie malowanie, a sygnały, źle widoczne z powodu utrudnień lokalnych, odpowiednio przestawić lub przeszkodę usunąć.

Oczekuję, że Dyrekcje nie ograniczą się do zarządzeń ogólnych, wyżej wskazanych, lecz zbadają jak najdokładniej przyczynę opóźnień i wydadzą odpowiednio do warunków miejscowych zarządzenia szczegółowe, oraz dołożą wszelkich starań, aby przyswoić personelowi wykonawczemu zrozumienie wielkiego znaczenia, jakie ma regularny bieg pociągów dla bezpieczeństwa ruchu.

O ile chodzi o środki, przekraczające kompetencję Dyrekcyj, oczekuję stałej inicjatywy i wniosków.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 47902. 10.X.29. 11.905.